

Il caso

Dei 4.000 miliardi per la mobilità collettiva solo 100 sono destinati ai mezzi urbani
L'Anfia: «1.500 immatricolazioni in meno»

LA REALIZZAZIONE DELLE CONDIZIONI PER SPOTSTARSI SENZA USARE L'AUTO NON DEVE ESSERE UNA PROMESSA, MA UNA PREMessa

Chi di noi non lascerebbe volentieri l'automobile in garage se potesse raggiungere tranquillamente l'ufficio, il negozio, la scuola o la palestra senza poi avere problemi di parcheggio, alla modica cifra di millecinquacentesimo lire, o anche poco di più? Il settanta per cento degli italiani utilizzerebbe volentieri il mezzo pubblico se solo questo rispondesse ad alcune esigenze fondamentali, prime fra tutte una sufficiente frequenza nelle corse e tempi di percorrenza ragionevoli.

Il mezzo di trasporto collettivo non sembra aver bisogno di pubblicità: che sia il più economico e il più accreditato per risolvere i problemi di congestione e inquinamento nei grandi centri urbani, tutti lo sanno. C'è piuttosto bisogno di una dimostrazione pratica che ne attesti la convenienza: reclamizzare un prodotto che poi non si trova sul mercato, o è di qualità scadente, crea delusione e malcontento generale.

La realizzazione di parcheggi di scambio, l'ampliamento del parco veicoli, il suo rinnovamento e la progressiva introduzione di mezzi ecologici, una pianificazione del traffico urbano che privilegi il mezzo collettivo integrato non devono essere promesse, ma premesse, in grado di portare il cittadino a scegliere, e non a subire, il mezzo di trasporto collettivo.

Il tram, l'autobus, la corriera, la metropolitana, nati come mezzi di trasporto sociale alternativi quando pochissimi potevano permettersi l'automobile, devono oggi assolvere alla funzione opposta, e ben più ardua, di mezzi alternativi per una società in cui le automobili sono troppe rispetto alle possibilità di circolazione, e tendono ad aumentare (tra il 1997 e il 1998 il 2,2 per cento in più a Roma e l'1,7 per cento in più a Torino).

La competitività del mezzo di trasporto collettivo è il nodo centrale della questione, esaminata ieri e oggi al convegno «Il 2000 capolinea del futuro», organizzato da Federtrasporti.

Il convegno si apre con un interrogativo allarmante lanciato da Anfia, Anac, Fenit e dalla stessa Federtrasporti: il governo vuole davvero risolvere i problemi del traffico, dell'inquinamento, della sicurezza stradale e della modernità delle nostre città?

Il sospetto è legittimo, e trova

INFO

Francia Scoperta nuova Seveso

Il quotidiano «France soira» denuncia l'esistenza di una «Seveso provenzale» e rivela che un gruppo di medici ha individuato in sette anni migliaia di casi di cancro, di silicosi, di saturnismo e altre malattie professionali legate alle condizioni tossiche del più grande centro petrolchimico europeo, Bp Chemicals, le cui installazioni sono distribuite intorno allo stagno di Berre presso Marsiglia.

Tra i principali accusati c'è l'amianto, ma è molto sviluppata anche la silicosi, dovuta alla manipolazione di vernici costituite all'85% di biossido di silicio. Ai prodotti benzidici sarebbero legati i numerosi casi di leucemia del midollo e di sterilità, causata anche dall'etere glicolico.

Trasporto pubblico, pochi fondi «Rischiamo città senza autobus»

VIOLA LEDDA



un preoccupante fondamento nella voce «risorse destinate al trasporto pubblico locale» della legge finanziaria in corso d'approvazione. Il ministro dell'Ambiente, Edo Ronchi, ha dichiarato la disponibilità di 4.000 miliardi di lire destinati ai mezzi di trasporto pubblico, ma, di questi, 3.000 sono riservati alle Ferrovie, e i restanti 1.000 vengono suddivisi tra le altre modalità.

In conclusione, le risorse destinate al trasporto pubblico locale si riducono, per il 2000, ad appena 100 miliardi, che non tengono conto del piano decennale di rinnovo e incremento dei mezzi stabilito nella precedente legislatura. Nessun finanziamento neppure per la copertura dei disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale negli anni 1998/99 (il decreto legislativo 422/97 avrà concreta at-

tuazione solo a partire dal 2000).

Questo, secondo l'Anfia, porterà le aziende italiane produttrici di autobus alla cassa integrazione, con una perdita di 1.500 immatricolazioni e un ulteriore invecchiamento del parco autobus italiano, il più vecchio d'Europa con una media di undici anni per autobus, contro i sette della media europea, e un livello di emissioni gassose nove volte ben cinque volte superiore. Secondo Enrico Mingardi, presidente di Federtrasporti, di questo passo avremo presto «città senza autobus» invece che «città senz'auto».

Anna Donati, responsabile trasporti del Wwf Italia, incalza: non solo mancano i finanziamenti, ma anche quando ci sono, il meccanismo iperburocratico cui vengono sottoposti li rende inutilizzabili. È il caso della legge 211/92, che prevede

13.000 miliardi, stanziati da Stato e Comuni per il trasporto rapido di massa: a sette anni dall'approvazione della legge, praticamente nessun cantiere ha ancora aperto i lavori.

«È paradossale che sia proprio un'associazione ambientalista a chiedere l'apertura di cantieri - scherza Anna Donati -, ma è esattamente quello che stiamo facendo, con la campagna delle AmBUSianze e la raccolta di firme affinché il ministro Treu e i sindaci delle principali città utilizzino i fondi disponibili per potenziare le reti tramviarie e metropolitane».

È giusto che i cittadini siano consapevoli di come le azioni individuali possano incidere sulla qualità dell'ambiente urbano, ma il primo impegno deve essere quello delle istituzioni preposte all'organizzazione e alla funzionalità dei servizi.



Il per testò

Per scoprire la natura a occhi aperti

BARBARA GALLAVOTTI

Scopri la natura che non conoscete: questo l'invito lanciato dalle copertine delle «Guide a occhi aperti» (AdnKronos Libri editore, lire 19.500 a volume), una collana diretta ai ragazzi delle medie inferiori e dei primi anni delle superiori e curata dalla paesaggista Elena Alleva e dall'etologa Simona Petrucci. L'appello assume i contorni di un'ancora di salvataggio se è vero, come periodicamente ci riferiscono gli autori di qualche sondaggio, che gli italiani giovani e giovanissimi hanno le idee piuttosto confuse anche su animali teoricamente familiari, come mucche e galline.

L'obiettivo principale della collana «Le guide a occhi aperti» è attirare l'attenzione dei lettori sulle specie vegetali e animali che li circondano, risvegliandone la curiosità per le caratteristiche naturalistiche ed etologiche. Le autrici non si sono fatte intimorire neppure dagli ambienti più antropizzati. Al contrario hanno dedicato i primi due volumi proprio alla casa e alla città, ribadendo che la biodiversità si annida ovunque e che quindi, specialmente con un'opportuna «guida», un giovane aspirante naturalista può trovare stimoli anche organizzando un'esplorazione tra cucina, bagno e camera da letto. I restanti libri accompagnano invece alla scoperta delle specie che abitano la duna e la macchia mediterranea o si preoccupano di rendere più avvincenti le vacanze al mare, in campagna o in montagna.

In ciascun volume il testo scorre con l'agilità di una narrazione, ad esempio spiegando come si possono riconoscere le tracce lasciate nella neve da una lepre e come dalla loro disposizione sia possibile capire se essa fosse impegnata nella ricerca del cibo o se stesse tentando di sfuggire a un predatore. In altre pagine, a seconda del volume, il giovane lettore viene introdotto a concetti più generali, come i vantaggi e gli svantaggi dell'utilizzo di monoculture, le ragioni della riduzione del numero di specie allevate o le caratteristiche preferite nella selezione delle mucche da latte.

Gli aspetti più tecnici e scientifici non vengono dimenticati, ma non si trovano inseriti nel testo principale, che altrimenti ne risulterebbe appesantito. A essi sono dedicate alcune «finestre», collegate con «parole chiave» evidenziate nel racconto. Così spetta a chi legge decidere se soffermarsi subito su questi approfondimenti o scoprire in un secondo tempo come sia possibile capire rapidamente se in un certo campo vengono usati diserbanti o meno, oppure quale sia la tecnica utilizzata dalle vipere per infliggere il loro morso. Analoghe «parole chiave», similmente a quanto avverrebbe in un Cd-Rom, conducono a «finestre» di altro tipo, occupate da immagini oppure da suggerimenti per svolgere piccoli esperimenti. Proprio questi ultimi rappresentano uno degli aspetti più pregevoli della collana. Infatti essi costituiscono un irresistibile stimolo per trasformarsi in piccoli scienziati, applicando quel metodo scientifico che è alla base di ogni osservazione di qualità. È difficile immaginare un ragazzo che possa sottrarsi alla tentazione di seguire le indicazioni (fornite nel volume «Vacanze al mare») per costruire un acquascopio con il quale osservare la vita che si svolge sotto il pelo dell'acqua, lungo i moli di un porto o nella parte sommersa degli scogli.

Nel complesso queste guide sembrano essere lo strumento ideale da porre nelle mani dei giovani lettori per entrare nel nuovo millennio «a occhi aperti». Ben sapendo che nei prossimi anni sarà sempre più difficile e rischioso ignorare caratteristiche ed esigenze di un ambiente che deve essere rispettato e conservato, ormai per garantire la nostra stessa sopravvivenza.

V.L.

L'intervista

Mingardi: «Le leggi restano sulla carta»

«Il trasporto locale, purtroppo, sconta ritardi di organizzazione e pianificazione», dice senza troppe perifrasi il presidente di Federtrasporti, Enrico Mingardi, entrando subito nel vivo di un problema che tocca decine di milioni di italiani, tanto più in questo periodo natalizio, tradizionalmente costellato di ingorghi, disagi, inquinamento alle stelle, anche se, per fortuna, non si sono più ripetute - per lo meno non a quel livello parossistico - giornate drammatiche come il «venerdì nero» che nel 1984, proprio a ridosso di Natale, paralizzò completamente per un'intera giornata tutta la città di Roma, dal centro fino alle periferie, alle tangenziali e al Raccordo anulare. Una catastrofe simile a quella che appena un anno prima aveva bloccato per ore e ore, l'antivigilia di Natale, le strade di Milano. Da allora alcune cose sono cambiate, e nonostante l'aumento del numero di auto private in circolazione la situazione è per alcuni aspetti - ma non per quello dell'inquinamento atmosferico e acustico - me-

no drammatica. Ma resta comunque sostanzialmente gravi, e alcuni nodi restano irrisolti.

Quali sono le carenze più gravi del trasporto locale?

«Si tratta, appunto, di ritardi, e non di mancanze: le leggi ci sono, e non si può dire che siano cattive leggi. Il decreto legislativo 442/97, ad esempio, traccia un assetto coerente con quello degli altri paesi europei, all'avanguardia, ma resta su carta. Il problema, quindi, è quello, solito nel nostro paese, di una cattiva applicazione delle leggi ed è aggravato dalla strana combinazione per cui i Comuni e le Province sono allo stesso tempo organizzatori e proprietari del trasporto pubblico. Chi ne paga le conseguenze sono le aziende, che restano fuori competizione».

Secondo lei, la privatizzazione potrebbe essere una soluzione?

«Bisogna chiarire il concetto di privatizzazione. Se si parla di un modello privatistico di società per azioni, allineato ai modelli

industriali, è senz'altro un modello destinato a funzionare. Ma è solo un primo passaggio, che non costituisce una vera e propria privatizzazione nel senso stretto del termine. Non si parla, dunque, di polverizzazione del capitale: quello cui ci si avvia, e che avrà la sua realizzazione nel 2004, è un sistema di assegnazione diretta mediante gara, aperto sia a pubblici sia a privati. In questo modo, come è avvenuto per le telecomunicazioni, si favorisce certamente l'utente, che potrà scegliere per qualità, quantità e costi. Chi invece ci rimetterà sicuramente, se le cose permangono nello stato attuale, è l'industria italiana, che non è assolutamente in grado di offrire servizi competitivi rispetto ad aziende straniere, mi riferisco in particolare a quelle francesi».

Il mezzo di trasporto collettivo rappresenta la soluzione più adeguata ai problemi di congestione e inquinamento nei grandi centri urbani. Quali sono, allora, gli interventi necessari e davvero utili ad incentivarne l'utilizzo?

«Sicuramente gli interventi da fare sono

tanti, molti dei quali assolutamente indispensabili. Nella situazione attuale è quasi impensabile costringere i cittadini a lasciare l'automobile: deve esserci una gradualità negli interventi, e bisogna partire col fornire almeno un minimo di servizio integrato ed efficiente. I parcheggi di scambio sono una premessa minima, occorre un aumento dell'offerta di trasporto collettivo, un miglioramento del servizio che convinca i cittadini a lasciare la macchina per prendere l'autobus. Ma bisogna basarsi sul consenso: non si può obbligare i cittadini, né la domenica né il mercoledì, perché, se è vero che questo aumenterà le entrate dei mezzi pubblici in quei giorni, non è altrettanto vero che a questo corrisponda una soddisfazione degli utenti. Inoltre bisogna tenere conto che il trasporto pubblico attualmente è organizzato soprattutto in base alle necessità dei lavoratori, con orari e percorsi tracciati in corrispondenza della classica settimana lavorativa, che non rispondono alle esigenze del tempo libero».

